

LA CLAUSULA DE TRANSITO (*TRANSIT CLAUSE*) DEL ARTÍCULO 8 DE LAS CLÁUSULAS INGLESAS DEL INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES PARA CARGAMENTOS, ED. 1-1-09 (ICC A)

Jaime Rodrigo de Larrucea. Prof. Derecho Marítimo (UPC)

Palabras Claves: Seguro Marítimo; Seguro de Mercancías a todo riesgo; Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres (ILU); ICC A (2009); Mercancías en tránsito.

Abstract: Uno de los aspectos más innovadores de las ICC 2009, es la relativa al momento inicial de la cobertura. Con anterioridad a las nuevas cláusulas el inicio de la cobertura se producía al dejar las mercancías el almacén de origen hasta llegar al de destino, situación que ha cambiado, en el sentido de extender la cobertura al primer movimiento interior de las mercancías aseguradas en el almacén. Tal planteamiento innovador es conforme con las exigencias del mercado en un "seguro a todo riesgo".

Interesa a los efectos del presente estudio determinar el alcance de la cobertura aseguraticia prevista en el apartado 1 del artículo 8 de las CLÁUSULAS INGLESAS DEL INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES PARA CARGAMENTOS, ED. 1-1-09 (ICC A), respecto a los supuestos frecuentes en la práctica, consistentes en una mercancía paletizada que va a ser cargada en la caja del camión o en el interior de un container y, que para ello debe transportarse por el interior del almacén, con maquinaria (toro), cuando exista una considerable distancia, desde el punto de almacenaje en que se halla la mercancía paletizada al muelle de carga, y en idéntico sentido en las operaciones de descarga de la mercancía cuando esta ha llegado a su destino.

I) LAS INSTITUTE CARGO CLAUSES DEL INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES PARA CARGAMENTOS.

Las conocidas como cláusulas inglesas del Instituto de Aseguradores de Londres para cargamentos, se clasifican en tres conocidos grupos, “A” “B” y “C”, cada una de ellas con unos riesgos cubiertos definidos.

La primera versión en vigor fue la edición 1-1-82, posteriormente en febrero de 2006, se inicio un proceso de revisión, que finalizó con una nueva versión final de las cláusulas, siendo, la nueva edición de aplicación el 1 de enero de 2009.

Las clausulas del Instituto de Aseguradores de Londres (ILU: *Institute London Underwriters*) normalmente son grapadas a las Condiciones Generales Españolas, y figuran como condiciones particulares lo que todavía marca más su aplicación prioritaria y sustitutiva de esta últimas.

Las Clausulas del ILU de 2009 <<A>>, <> y <<C>>, ofrecen distintas coberturas aseguraticias cada una de ellas, a modo de resumen, la <<ICC A>> ofrece cobertura <<Todo Riesgo>>, pues cubren todos los daños y las pérdidas del objeto asegurado de carácter fortuito o accidental. Sin embargo hay toda una serie de exclusiones que no permiten en realidad una cobertura total de la mercancía.

Las denominadas << ICC B>> y << ICC C>> ofrecen coberturas en relación con riesgos específicos solamente, siendo que la <<ICC B>> cubre más riesgos que la <<ICC C>>, siendo esta última la de menor cobertura..

Respecto a la clasificación de las *Cláusulas para cargamentos* se manifiesta RODRIGUEZ CARRION, JL en su libro << *Estudios de Seguro Marítimo*>>, J.M. BOSCH EDITOR, S.A., Barcelona 1992,(pág. 18):

“Las Cláusulas para cargamentos de 1912 quedaban clasificadas en los tres conocidos grupos: a) <<All Risks>> (Todo riesgo), cuya cobertura abarcaba mayores riesgos que los establecidos en la Póliza SG, comprendiendo todas

las pérdidas o daños al objeto asegurado de carácter fortuito y accidental; b) <<With Average>> (Con Averías), proporcionando una cobertura similar a la Póliza SG; y por último, c) <<Free Particular Average>> (Libre de Avería Particular), similar a la anterior, pero excluyendo de su cobertura las averías particulares. Estas tres cláusulas fueron objeto de revisión en 1963.

Las Clausulas de 1982, <<A>>, <> y <<C>>, no pueden considerarse idénticas a las anteriores <<Todo riesgo>>, <<Con Averías>> y <<Libre de Avería Particular>>, de 1963. Las Clausulas <<A>> son ciertamente, parecidas a las de <<Todo Riesgo>>, pues cubren todos los daños a, y las pérdidas del, objeto asegurado de carácter fortuito o accidental. Sin embargo, la realidad es que contienen más exclusiones que las <<Todo Riesto>>. Las denominadas <> y <<C>> ofrecen coberturas en relación con riesgos específicos solamente, mientras que la <> cubre más riesgos que la <<C>>

Con las Cláusulas de 1982 se consiguen tres importantes objetivos, similares a los que proporcionan los "Incoterms" y <<Pólizas tipo de Fletamentos>> : a) <<Uniformidad>>, o armonización, en los mercados aseguradores y, por tanto, en la documentación del tráfico mercantil internacional; b) <<simplicidad>>, por cuanto se irá creando en torno a ellas un catálogo de interpretación de todos sus términos, definiéndose así, con la máxima precisión posible, las obligaciones y derechos de las partes, es decir, el contenido del contrato; y c) <<identificación>>, mediante una denominación común que corresponde a la necesidad imperativa de rapidez que predomina en el tráfico marítimo mercantil internacional"

Asimismo las INSTITUTE CARGO CLAUSES han sido ampliamente reconocidas por la jurisprudencia, entre otras **SENTENCIA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE BARCELONA** de fecha 21 mayo 2012 (EDJ 2012/256495)

"d) Finalmente, cabe indicar que la póliza de transportes cubre los riesgos incluidos en las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres. Dichas cláusulas indican (fol. 51): "1.- El presente seguro cubre todos los riesgos de pérdida o daño a los bienes objeto del seguro, excepto por lo que se previene en las cláusulas 4, 5, 6 y 7 que siguen." "4. En ningún caso el presente seguro cubrirá: 4.1. Pérdidas, daños o gastos atribuibles a conducta dolosa del

asegurado...4.3. Pérdidas, daños o gastos causados por la insuficiencia o inadecuación del embalaje o preparación del objeto asegurado." "5.- 5.1. En ningún caso este seguro cubrirá pérdidas, daños o gastos originados por inadecuación del medio de transporte terrestre, contendor o remolque para realizar el transporte con seguridad de los bienes asegurados cuando el Asegurado o sus dependientes sean conocedores de tal innavegabilidad o inadecuación en el momento que los bienes asegurados sean cargados en aquellos."

A mayor abundamiento **SENTENCIA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE BARCELONA** 26 de enero de 2006 (EDJ 2006/487903)

*"Por el contrario, el seguro contratado se rige por la **INSTITUTE CARGO CLAUSE (A) Ed. 1-1-82 (ICC A), unida al contrato y operativa como cláusula particular que enerva la eficacia de las generales, que establece una cobertura a "todo riesgo", por lo que interesó la condena citada, más intereses y costas**"*

Respecto a la interpretación del contrato de seguro y concretamente respecto a la validez de las cláusulas del ILU (*INSTITUTE LONDON UNDERWRITERS*) (Instituto de Aseguradores de Londres) se pronuncian GABALDON GARCÍA, JL y RUIZ SOROA, JM ; en su libro *"Manual de Derecho de la Navegación Marítima"*, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A, 1999, (pág. 742):

*"El juego que deber acordarse al Derecho Inglés en la interpretación de pólizas que incluyen condiciones del ILU es un tema delicado. Es claro que, como tal Derecho positivo, la MIA y la doctrina jurisprudencial británica no pueden pretender su aplicación al contrato, puesto que éste se rige en principio por el Derecho español. Sin embargo, las reglas hermenéuticas de carácter general obligan a averiguar el sentido típico y usual de los términos empleados en un contrato, no sólo el puramente literal (art. 57 C. de c) y, en este campo, el sentido de la interpretación que una cláusula posee en su sistema jurídico de origen es un dato que el juzgador debe valorar y sopesar a la hora de fijar su alcance. **Si los contratantes utilizaron las condiciones del ILU es porque deseaban conseguir los resultados prácticos que con ellas se alcanzan en***

el mercado inglés. De esta forma, averiguar la intención de los contratantes exige tener en cuenta el sentido y efectos de la cláusula analizada en su propio sistema.”

Y prosiguen los autores (pág. 42, *op.cit*) :

*“Entiéndase bien. No es que se pretenda la aplicación de un Derecho extranjero, que sólo podría vincular al juez en virtud de la oportuna norma de conflicto y previa prueba del mismo, sino de invocar ese Derecho como uso interpretativo de la voluntad de unas partes que han querido utilizar un formulario cuyo significado preciso sólo puede alumbrarse desde el sistema jurídico en que se inspiran. Se trata en suma de desentrañar cual fue la voluntad o intención de las partes a la vista de la realidad actual del tráfico marítimo. Y claro es que para ello no podrá prescindirse tampoco de las normas y principios del Derecho común en materia de interpretación de los contratos (arts. 1281 a 1289 del CC), cuya aplicación resultará siempre obligada. **Especialmente relevante será el principio conforme al cual deben prevalecer las cláusulas mecanografiadas o manuscritas sobre las impresas, así como las reglas relativas a la interpretación sistemática (art. 1285 Cc) y la interpretación contra ferentem (art. 1288 Cc)***

Asimismo es notable la jurisprudencia del Tribunal Supremo en la que se reconoce plena validez y eficacia a las cláusulas del ILU (*INSTITUTE LONDON UNDERWRITERS*), sirvan a título de ejemplo sentencias de fecha: 30 de abril de 1988 (RJ 1988\3330), 2 de diciembre de 1.997 (RJ 1997\8773), 21 de julio de 1989 (RJ 1989\5771) esta última reproduce:

“La cláusula 4.4. del “Institute Cargo Clauses (A)”, por la que se rigen los contratos de seguro marítimo a que se refiere este recurso declara expresamente, como riesgo excluido de la cobertura del mismo “la pérdida, el daño o el gasto causados por vicio inherente o por la naturaleza de los bienes objeto del seguro”

A mayor abundamiento, **SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO** de 3 de octubre de 1.996 (RJ 1996\7007)

“Pues bien, dentro de dichas condiciones generales, las partes contratantes han recurrido a una de las cláusulas del Instituto de Aseguradoras de Londres basadas en la Ley inglesa de seguro marítimo de 1906..”

II) LA TRANSIT CLAUSE DEL ART 8 DE LA <<ICC A>> ED.1/1/09

El artículo 8 de la <<ICC A>> ED.1/1/09 indica:

DURATION

Transit Clause

8.1 Subject to Clause 11 below, this insurance attaches from the time the subject-matter insured is first moved in the warehouse or at the place of storage (at the place named in the contract of insurance) for the purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle or other conveyance for the commencement of transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either

8.1.1 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at the final warehouse or place of storage at the destination named in the contract of insurance,

8.1.2 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the contract of insurance, which the Assured or their employees elect to use either for storage other than in the ordinary course of transit or for allocation or distribution, or

8.1.3 When the Assured or their employees elect to use any carrying vehicle or other conveyance or any container for storage other than in the

ordinary course of transit or 8.1.4 on the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the subject-matter insured from the oversea vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.

8.2 If, after discharge overside from the oversea vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the subject-matter insured is to be forwarded to a destination other than that to which it is insured, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided in Clauses 8.1.1 to 8.1.4, shall not extend beyond the time the subject-matter insured is first moved for the purpose of the commencement of transit to such other destination.

8.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for in Clauses 8.1.1 to 8.1.4 above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transhipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to carriers under the contract of carriage.

A diferencia de la anterior versión del **apartado 1 del artículo 8 Ed. 1-1-82 (ICC A) que establecía que el seguro** toma efecto desde el momento en que las mercancías dejan el almacén o sitio de almacenaje en el lugar mencionado en la póliza para el comienzo del tránsito, la actual redacción indica que:

8.1.- Sujeto a la cláusula 11 siguiente, este seguro entra en vigor desde el momento en que los bienes objeto del seguro se mueven por primera vez en el almacén o en el lugar de almacenamiento (en el lugar que se indica en el contrato de seguro) con el propósito de la carga inmediata en el o sobre el vehículo u otro medio de transporte, para el inicio del viaje, continuará durante el tránsito ordinario

A nuestro juicio la cobertura aseguraticia sobre la carga, sólo se inicia cuando la mercancía paletizada, vaya a moverse por primera vez dentro del almacén o

en el lugar de almacenamiento que indique la póliza de seguros, **pero siempre y con el único fin (propósito,) de que la mercancía vaya a ser cargada de forma inmediata en el o sobre el vehículo (“la caja del camión”) u otro medio de transporte que la transportará a su destino.**

Entendemos **que la distancia, mayor o menor,** que deba recorrer la maquinaria (toro) con la carga paletizada, por el interior del almacén, **o en el lugar de almacenamiento (en el lugar que se indica en el contrato de seguro)** hasta situarla en el muelle de carga, en que se halle el vehículo **(“la caja del camión”)** u otro medio de transporte, ***con el propósito de la carga inmediata de la mercancía paletizada,*** para que se inicie el viaje, no es óbice para entender que no existe cobertura aseguraticia.

Sin embargo, a nuestro criterio, **quedaría fuera de cobertura y el seguro no se extendería,** a la carga paletizada que se halle almacenada temporalmente en el interior del almacén antes de que la mercancía vaya a ser cargada de forma inmediata en el o sobre el vehículo, o respecto al almacenamiento de la carga hasta que alcance la zona de depósito dentro de un almacén (*movimientos interiores*).

En cuanto a **que la mercancía vaya a ser cargada en el interior de un contenedor y no en la caja de un camión,** el apartado 1 del artículo 8 refiere a que se tenga ***el propósito de la carga inmediata “en el o sobre el vehículo u otro medio de transporte”.***

Siendo que el contenedor es un elemento necesario y nuclear para el transporte de la mercancía, formando **parte necesaria y esencial del medio de transporte,** a nuestro juicio debe darse cobertura aseguraticia, **si se dan las circunstancias referidas respecto al propósito de la carga inmediata en el contenedor para su inmediato transporte mediante el vehículo u otro medio de transporte.**

En cuanto a la definición del “*contenedor*” se pronuncian RODRIGO DE LARRUCEA, J, MARI SAGARRA R.; en el libro “*TRANSPORTE EN CONTENEDOR*” Editorial MARGE BOOKS 2013, (pág. 22):

*“El contenedor puede definirse como **un recipiente o una caja de dimensiones normalizadas y de construcción estándar en el cual se cargan toda clase de mercancías para ser transportadas en uno o varios modos de transporte (marítimo, aéreo, ferroviario o por carretera)** en lo que se conoce como transporte intermodal. De manera genérica se denomina contenerización al transporte de carga mediante el uso de contenedores”*

En cuanto a la finalización de la cobertura aseguraticia en el artículo 8 se establecen distintos momentos en los que se entiende finalizada la cobertura aseguraticia sobre la carga, analizando en atención al supuesto fáctico planteado el artículo 8.1.1 y el artículo 8.1.2.

El **artículo 8.1.1** distingue en su propio redactado dos supuestos en que se entiende finalizada la cobertura aseguraticia sobre la carga y que por tanto que la mercancía dejará de esta asegurada.

“8.1.1 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at the final warehouse or place of storage at the destination named in the contract of insurance,”

- a) **Cuando se hayan finalizado las operaciones de descarga del vehículo que la transporte u otro medio de transporte**, entendiéndose, que para dichas operaciones es necesaria la ayuda de las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado, **el matiz es importante ya que en este caso, la cobertura aseguraticia finalizaría justo al acabar dicha operación de descarga,** siendo que la distancia, mayor o menor, que deba recorrer la maquinaria (toro) con la carga paletizada, por el interior del almacén, no estaría dentro del ámbito de la cobertura aseguraticia. El motivo no es otro que lo expuesto a continuación.

- b) Cuando se hayan finalizado las operaciones de descarga en el almacén final o lugar de almacenamiento en el destino estipulado en el contrato de seguro, en este supuesto **la distancia, mayor o menor, que deba recorrer la maquinaria (toro) con la carga paletizada, por el interior del almacén si estaría la carga cubierta por el seguro.**

La cobertura aseguraticia también finaliza en atención al **artículo 8 .1.2** cuando

“8.1.2 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the contract of insurance, which the Assured or their employees elect to use either for storage other than in the ordinary course of transit or for allocation or distribution, or”

Se introduce que la cobertura aseguraticia sobre la carga también finalizara al completar la descarga del vehículo transportador u otro medio de transporte **en o a cualquier otro depósito o lugar de almacenamiento, pudiendo ser con anterioridad** o en el lugar de destino indicado en el contrato de seguro, siendo **una decisión del asegurado o sus empleados**, la elección para el almacenamiento de la carga distinto al ordinario curso del tránsito o para su asignación o distribución. Por tanto, **el asegurado o sus empleados** tienen que ser conscientes de las decisiones tomadas debido al impacto sobre la cobertura.

En este supuesto al distinguirse también que la cobertura aseguraticia finaliza al completar la descarga del vehículo transportador u otro medio de transporte en o a cualquier otro depósito o lugar de almacenamiento, es de aplicación lo indicado para el **artículo 8.1.1.**

Podemos concluir que la extensión de la cobertura, tras las nuevas ICC 2009, al primer movimiento interior de las mercancías aseguradas en el almacén, queda limitada y condicionada a que el mismo tenga por objetivo inmediato la carga de las mercancías, hay que entender que cualquier otro movimiento o manipulación que no sea instrumental de tal fin, queda excluido de la cobertura aseguraticia. Aspecto espinoso que va plantear numerosos problemas probatorios en la realidad práctica.